Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7980**

16. Wahlperiode 06. 02. 2008

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/7626 –

Ursachen des Skandals um die Nachrüstung von 60 000 Fahrzeugen mit funktionsuntüchtigen Rußfiltern

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Gesetz zur Förderung von Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfilter über die Kfz-Steuer ist seit April 2007 in Kraft. Nach Daten des Kraftfahrzeugbundesamtes haben vom derzeitigen Altbestand (ca. neun Mio. ungefilterten Diesel-Pkw) bis November 2007 ca. 170 000 Autohalter ihre Fahrzeuge mit Partikelfilter nachgerüstet. Inzwischen ist bekannt, dass mindestens 40 000 möglicherweise sogar 60 000 Pkw mit funktionsuntüchtigen Filtern ausgestattet worden sind. Es sind in erster Linie Filter der Firmen GAT, Bosal, Tenneko/Walker, sie mindern nicht einmal die in der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) als Minimum angegebenen 30 Prozent der Feinstaubemissionen (PM 10). Gegen einen Hersteller von Betrugsfiltern wird nun sogar staatsanwaltlich wegen Urkundenfälschung ermittelt. 60 Prozent der unwirksamen Filtersysteme gehen offensichtlich auf eine Fälschung des Messprotokolls sowie Messberichts zurück. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) verfügte seit Oktober 2006 aus einem vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebenen Forschungsprojekt über belastbare Informationen zu unwirksamen Filtern. Jedoch sind erst aufgrund von umfangreichen Presseveröffentlichungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) seit August 2007 durch das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) Nachprüfungen in Auftrag gegeben worden. Diese Nachprüfungen haben den Betrugsverdacht voll bestätigt. Das KBA hat nun die Betriebserlaubnis (ABE) für diese Nachrüstfilter gelöscht – allerdings nur für die Zukunft. Nach Schätzungen der DUH beträgt der Schaden ca. 60 Mio. Euro. Die unwirksamen Filter müssen wieder ausgetauscht und durch funktionierende Systeme ersetzt werden. Das BMU hat gemeinsam mit dem Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) eine sog. Kulanzregelung vereinbart. GVA und ZDK verpflichten sich hierbei freiwillig, den geprellten Autofahrern, die wieder in die Werkstatt kommen und den Filter monieren, kostenlos einen funktionierenden Filter einzubauen. Weiter wollen die beiden Verbände ihre Kunden (Zulieferer und Werkstätten) über den Vorgang und die Regelung informieren. Mit der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 5. Februar 2008 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Kulanzregelung wird jenen Autofahrern, die sich nicht entschließen die wirkungslosen Filter zu tauschen, versichert, sie können sowohl den Steuernachlass als auch die grüne Plakette und damit die Berechtigung zur Einfahrt in die Umweltzonen behalten.

1. Wie lauteten der ursprüngliche Forschungsauftrag des BMU an das UBA und der Titel der Untersuchung zur Wirksamkeit von Partikelminderungssystemen?

Ziel der Untersuchung war es, die auf den Markt kommenden Partikelminderungssysteme (PMS) hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit zur Minderung der Partikelmasse (wie bei der Zulassungsprüfung) und der Partikelzahl zu überprüfen. In der Beschreibung des Forschungsvorhabens vom Oktober 2005 war die Prüfung der Systeme im Hinblick auf die „… bereits diskutierten Förderungsansätze und Grenzwerte zur Nachrüstung.“ festgelegt und damit bereits an die zukünftigen Prüfvorschriften der StVZO angelehnt. Die „Grenzwerte zur Nachrüstung“ stehen im Zusammenhang mit einer Prüfung der PMS nach der dann im Februar 2006 in Kraft getretenen Anlage XXVI zur StVZO.

2. War die Prüfung der untersuchten Partikelfilter nach Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Bestandteil des Forschungsvorhabens zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Im Hinblick auf die vom UBA in Auftrag gegebene Untersuchung hat das BMU eine Untersuchung der Partikelminderungssysteme nach den Prüfvorschriften von Anlage XXVI zur StVZO verlangt und hat dies auch dem Forschungsnehmer mitgeteilt.

3. Trifft es zu, dass die Auswahl des beauftragten Schweizer Prüfinstitutes TTM durch das BMU erfolgt war und das UBA angewiesen wurde, den Auftrag ohne Ausschreibung „freihändig“ zu vergeben?

Der Forschungsnehmer wurde vom BMU ausgewählt, da in dem Vorhaben neben der Prüfung zur Dauerhaltbarkeit nach den gesetzlichen Vorschriften auch die Minderung der Partikelanzahl untersucht werden sollte. Hinsichtlich der Messungen der Partikelzahl verfügte der Forschungsnehmer über umfangreiche Erfahrungen.

4. Trifft es zu, dass die Leistungsbeschreibung für das Forschungsvorhaben keine Prüfung nach Anlage XXVI der StVZO beinhaltete?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Wann wurde das ursprüngliche Forschungsvorhabens in Auftrag gegeben, und zu welchem Zeitpunkt wurde es abgeschlossen?

Das Forschungsvorhaben wurde im März 2006 beauftragt. Aufgrund der notwendigen Ergänzung von Messungen nach den Prüfvorschriften von Anlage XXVI zur StVZO sowie der aufgetretenen methodischen Fehler, die einer Kommentierung bedurften, konnte das Vorhaben erst mit Verzögerung abgeschlossen werden.

6. Wann hat das UBA über die ersten Ergebnisse der Untersuchungen informiert, und wann wurde der Bericht des Forschungsnehmers durch das UBA offiziell abgenommen?

Das UBA hat der Fachabteilung im BMU in der Zeit vom 27. September 2006 bis zum 18. Oktober 2006 insgesamt vier Teilberichte übermittelt. Am 1. Dezember 2006 fand auf Einladung des UBA ein Fachgespräch unter Beteiligung des BMU und den betroffenen Herstellern und dem Auftragnehmer statt. Mit einem Schreiben vom 26. Juni 2007 wies ein Hersteller das UBA darauf hin, dass beim Bericht von Oktober 2006 „aus fachlicher Sicht erhebliche Nachbesserungen des Berichtes unabdingbar sind“. UBA führte am 31. August 2007 nochmals ein Gespräch mit einem System- und einem Fahrzeughersteller über die bis dahin nicht erfolgten Nachbesserungen am Berichtsentwurf durch. Am 6. Dezember 2007 wurden die Teilberichte des Forschungsvorhabens dann mit Kommentaren auf der Homepage des UBA veröffentlicht.

7. Wurde das ursprüngliche Forschungsvorhaben in voller Höhe bezahlt?

Ja

8. Enthielten die Ergebnisse des in Auftrag gegebenen Forschungsvorhabens belastbare Hinweise für das Nicht- bzw. Schlechtfunktionieren einzelner Systeme?

Die vom schweizer Forschungsnehmer vorgelegten Ergebnisse wurden nicht nach den maßgeblichen Prüfvorschriften von Anlage XXVI zur StVZO ermittelt und wiesen zudem methodische Mängel wie z. B. große Schwankungen der Messwerte und fehlende Referenzmessungen auf.

9. Wann wurde das BMU erstmals über die Ergebnisse des durchgeführten Forschungsvorhabens informiert, und wann und von wem erhielt es erstmals Kenntnis von den schlechten Messwerten der GAT-Filter?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen. Am 1. August 2007 wurden dem BMU Untersuchungsergebnisse des Forschungsnehmers zu einem PMS der Firma GAT vorgelegt, die den Anforderungen von Anlage XXVI StVZO entsprechen sollten. Diese Ergebnisse wurden dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) weitergeleitet und in einer Besprechung zwischen dem BMU und dem BMVBS mit dem Auftraggeber (UBA) und dem Forschungsnehmer des Vorhabens (TTM) am 3. August 2007 erörtert. Es wurde festgestellt, dass die Messergebnisse nicht ausreichend belastbar waren, da die Prüfvorschriften von Anlage XXVI vom Forschungsnehmer nicht vollständig eingehalten wurden.

Am Freitag, den 10. August 2007 und am Montag, den 13. August 2007 erhielt das BMU weitere Untersuchungen von PMS, die durch Dritte initiiert wurden. Diese entsprachen zwar ebenfalls nicht den Prüfvorschriften der Anlage XXVI StVZO, verstärkten jedoch Hinweise auf eine nicht ausreichende Filterwirkung der fraglichen PMS, namentlich der Firmen GAT/Tenneco und Bosal. Das BMU hat das BMVBS deshalb unmittelbar über diese Untersuchungen informiert. Es bestand Einigkeit zwischen den Ressorts, dass nur auf der Basis von Messungen nach Anlage XXVI eine rechtliche Handhabe gegen mangelhafte PMS besteht.

10. Welche Schlüsse hat das BMU aus den Forschungsergebnissen zu den beiden offensichtlich mangelhaften Filtersystemen gezogen?

Auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

11. Was hat das BMU gemeinsam mit dem UBA aufgrund der Forschungsergebnisse unternommen bzw. in die Wege geleitet?

Das BMU hat das UBA angewiesen, Messungen nach der Anlage XXVI zur StVZO durchzuführen.

12. Hält die Bundesregierung an dem Vorwurf fest, ein Mitarbeiter des UBA hätte den Auftrag für das Forschungsvorhaben verfälscht, wenn ja, wie begründet sie diesen Vorwurf?

Ein solcher Vorwurf wurde nicht geäußert.

13. Auf wessen Initiative erfolgten welche dienstrechtlichen Maßnahmen gegen den langjährigen Leiter der Verkehrsabteilung des Umweltbundesamts, des international renommierten Luftschadstoffexperten Dr. A. F., und wie lautet die Begründung dafür?

Der Präsident des Umweltbundesamtes hat in eigener Zuständigkeit entschieden, dem Abteilungsleiter eine neue Funktion zu übertragen. Er soll den künftigen Leitungsschwerpunkt „Umwelt und Lebensqualität“ leiten, dessen Einrichtung das Umweltbundesamt seit mehreren Monaten vorbereitet. Dort soll er das für das Amt perspektivisch wichtige Thema konzeptionell aufbauen. Der Abteilungsleiter wird seine Erfahrung aus dem Themenfeld „Verkehr“ für das Amt gewinnbringend in die neue Tätigkeit einbringen können, denn das Thema „Umwelt und Lebensqualität“ hat Schnittstellen zum Themenfeld „Verkehr“.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung zahlreicher Umweltverbände und Wissenschaftler, die eine Wiedereinsetzung von Dr. A. F. in seine alte Funktion fordern?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Wird das Umweltbundesamt die dienstrechtlichen Maßnahmen gegen Dr. A. F. zurücknehmen und ihn wieder in seine alte Position einsetzen, und wenn nein, warum nicht?

Der Präsident des Umweltbundesamtes beabsichtigt nicht, die Umsetzung von Dr. A. F. rückgängig zu machen.

16. Wann und warum haben der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel und sein Staatssekretär Matthias Machnig entschieden, sämtliche Informationen über die Tatsache zurückzuhalten, dass eine Vielzahl unwirksamer Partikelminderungssysteme im Markt sind und arglos eingebaut würden?

Eine solche Entscheidung hat es nicht gegeben.

17. Wann hat die DUH zum ersten Mal mit den zuständigen Mitarbeitern des BMU Kontakt aufgenommen, um das Problem mangelhafter Partikelfiltersysteme zu erörtern?

Am 13. August 2007 hat die DUH eine Presseerklärung veröffentlicht, nach der aufgrund von Messungen des TÜV Süd einzelne PMS Mängel aufweisen sollten. Die DUH hatte im Zeitraum davor gegenüber dem BMU insbesondere moniert, dass mithilfe der Messungen nach Anlage XXVI mangelhafte Filter nicht erkannt werden können. Das BMU hat darauf hingewiesen, dass nur belastbare Untersuchungsergebnisse nach den gesetzlichen Vorschriften die zuständigen staatlichen Stellen in die Lage versetzen, mangelhafte Systeme vom Markt zu nehmen.

18. Warum wurden die Ergebnisse des Forschungsgutachtens nicht unverzüglich übergeben, sondern erst nach einem nach dem Umweltinformationsgesetz erwirkten Verwaltungsgerichtsurteil in Dessau im November 2007, obwohl die DUH schon im November 2006 ein Informationsbegehren an das BMU gestellt hatte?

Nach Auffassung des BMU bestand kein Anspruch nach dem Umweltinformationsgesetz. Darüber hinaus sind die Messergebnisse nicht nach den Anforderungen der Anlage XXVI zur StVO zustande gekommen und ermöglichen deshalb keine Bewertung der Leistungsfähigkeit der untersuchten Systeme nach den gesetzlichen Anforderungen.

19. Warum wurde auch am 17. April 2007, trotz der Klageandrohung der DUH und der Ankündigung des UBA, die Forschungsergebnisse nun herausgeben zu wollen, diese Herausgabe an die DUH verweigert?

War dies eine eigenständige Entscheidung des UBA oder handelte die Behörde auf Weisung des BMU?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen. Das UBA wurde vom BMU angewiesen.

20. Warum und wann haben der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel und sein Staatssekretär Matthias Machnig entschieden, die Forschungsergebnisse nicht der DUH zur Verfügung zu stellen, obwohl die Hausjuristen sowohl des BMU als auch des UBA in mehreren rechtsgutachterlichen Vermerken für die Hausspitze festgestellt hatten, dass das Auskunftsbegehren aufgrund der Rechtslage im Umweltinformationsgesetz nicht abgelehnt werden dürfe?

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen. Im BMU gab es zum Informationsanspruch der DUH keine einheitliche Rechtsauffassung. Nach Abwägung der verschiedenen Gesichtspunkte wurde am 31. Mai 2007 von Staatssekretär Matthias Machnig entschieden, den Zugang zu den Ergebnissen des noch nicht abgeschlossenen Forschungsvorhabens nicht zu gewähren.

21. Ist es zutreffend, dass dem UBA die ersten Hinweise auf mangelhafte Filtersysteme bereits im September 2006 vorlagen und ein Gespräch mit den Herstellern im Dezember 2006 geführt wurde?

Auf die Antworten zu den Fragen 6 und 8 wird verwiesen.

22. Hat das BMU das in diesem Fall zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sofort informiert, und wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu den Fragen 8 und 9 wird verwiesen.

23. Zu welchem Zeitpunkt hat das BMU das zuständige BMVBS bzw. das Kraftfahrtbundesamt (KBA) informiert?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

24. Trifft es zu, dass erste Hinweise über unwirksame Partikelminderungssysteme dem KBA erst im August 2007 durch Pressemitteilungen der DUH bekannt gemacht wurden und erst Tage später ein entsprechendes Schreiben des BMU dort einging?

Nein. Das KBA ist vom BMVBS am 14. August 2007 über möglicherweise mangelhafte PMS in Kenntnis gesetzt worden. Mit der DUH hatte bis zu dieser Zeit kein Kontakt des KBA stattgefunden.

25. Welche Schlüsse hat das BMVBS wann aus den Ergebnissen der mangelhaften Filtersysteme gezogen?

Das KBA hat am 15. August 2007 Konformitätsprüfungen auf der Grundlage der Anlage XXVI StVZO eingeleitet.

26. In welcher Art und Weise und wann haben das KBA und das BMVBS auf die im August 2007 von der DUH erstmals veröffentlichten Ergebnisse des TÜV Süd reagiert, die die mangelnde Funktionstüchtigkeit einzelner Systeme belegen?

Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

27. Warum wurde keine aktive Funktionsprüfung der Partikelminderungssysteme durch das KBA vor Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) durchgeführt?

Das KBA erteilt Allgemeine Betriebserlaubnisse auf der Grundlage des Antrags der Hersteller sowie der von akkreditierten bzw. anerkannten Technischen Diensten erstellten Gutachten und den darin enthaltenen Prüfergebnissen. Hierbei prüft das KBA die Konformität der ausgewiesenen Prüfergebnisse mit den einschlägigen technischen Vorschriften.

28. Wie verträgt sich rechtlich die Entscheidung des KBA, die ABE der mangelhaften Systeme nicht selbst zurückzunehmen, sondern von den Herstellern die Rückgabe der ABE zu akzeptieren, mit den Vorschriften der StVZO, wonach bei Nichteinhaltung der Vorgaben nach Anlage XXVI die ABE zurückzuziehen ist?

Die auch unter verfahrensbeschleunigenden Gesichtspunkten getroffene Entscheidung des KBA, die Löschung der hier in Rede stehenden allgemeinen Betriebserlaubnisse auf Antrag der Hersteller vorzunehmen, steht insbesondere hinsichtlich der damit verbundenen rechtlichen Wirkung in Einklang mit Num-

mer 8 der Anlage XXVI zu § 47 StVZO in Verbindung mit § 49 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

29. Ist im Falle zurückgegebener Betriebserlaubnisse eine zusätzliche Rücknahme der ABE durch das KBA geplant, wenn nein, warum nicht?

Um das Konzept der Nachrüstung von älteren Diesel-PKW mit Partikelminderungssystemen zum Schutz der Umwelt vor Feinstaubbelastung möglichst nicht zu gefährden, wird derzeit keine rückwirkende Rücknahme der vom KBA erteilten ABE ausgesprochen.

30. Die Untersuchungen von UBA und KBA haben ergeben, dass das Zulassungsverfahren gemäß Anlage XXVI mangels eigener Tests fehlerhafte Systeme nicht zuverlässig ausschließen kann. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Tests werden bereits im Typgenehmigungsverfahren durchgeführt (siehe Antwort zu Frage 27). Die Mängel der Systeme beruhen zudem ganz überwiegend (mutmaßlich) auf Manipulationen, sodass die Staatsanwaltschaft vom KBA (in Abstimmung mit BMVBS) eingeschaltet wurde. Deren Schlussfolgerungen bleiben abzuwarten. Teilweise beruhen die Mängel (mutmaßlich) auch auf nachträglichen Änderungen der Systeme im Produktionsprozess; auch hier gilt es, die Schlussfolgerungen der Staatsanwaltschaft abzuwarten. Um solch deliktisches Handeln besser zu verhindern, hat das KBA die von ihm allgemein vorgegebenen Abläufe vor der Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis überprüft und die Technischen Dienste nochmals nachdrücklich zur Einhaltung der von ihm hierzu eigens erlassenen Richtlinien aufgefordert.

31. Warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, einen Funktionstest für Partikelminderungssysteme zu definieren, was in der Folge für jede belastbare Aussage über die Funktionstüchtigkeit eines Filters einen mehrmonatigen Zulassungstest erfordert?

Ein Funktionstest von PMS liegt mit den Prüfvorschriften von Anlage XXVI zur StVZO vor.

32. Sieht die Bundesregierung aufgrund der Vorkommnisse eine Ergänzung der Prüfbestimmungen vor Erteilung der ABE vor, zum Beispiel durch einen vom KBA beauftragten Funktionstest, wenn ja, ab wann, und wie, wenn nein, warum nicht?

Funktionstests sind bereits Bestandteil der Genehmigungserteilung (siehe Antworten zu den Fragen 27 und 31).

33. Plant die Bundesregierung eine Prüfung der dauerhaften Funktionsfähigkeit von Partikelminderungssystemen im Rahmen der regelmäßigen Abgasuntersuchung (AU), wenn ja, ab wann, und wie, wenn nein, warum nicht?

Nein, Partikelminderungssysteme werden im Rahmen der Haupt- bzw. Abgasuntersuchung bereits mit überprüft. Dabei wird auch eine kostengünstige Grobprüfung der Partikelfilter vorgenommen. Allerdings werden sie dabei keiner speziellen, auf die Systeme abgestellten Wirksamkeitsprüfung unterzogen.

Exakte Messungen des Wirkungsgrades eines PMS würden höhere Kosten für den Kraftfahrzeughalter verursachen.

34. Welche anderen zusätzlichen Instrumente hält die Bundesregierung für geeignet, um zukünftig Missbrauch zu vermeiden?

Es kann sich empfehlen, festgestellte nachträgliche Abweichungen von den Allgemeinen Betriebserlaubnissen in der Produktion schärfer zu sanktionieren. Das BMVBS wird daher die nach der StVZO gegebenen Sanktionsmöglichkeiten des KBA gegenüber den Herstellern für den Fall nachträglicher Änderungen an von ihm genehmigten Systemen im Produktionsprozess überprüfen.

35. In welcher Art und Weise werden die Prüf- und Zertifizierungsstellen nach Anlage XXVI der StVZO durch die Bundesregierung resp. das KBA kontrolliert?

Die Technischen Dienste werden durch das KBA nach internationalen Normen (ISO 17025) akkreditiert und anerkannt für differenzierte Prüfgebiete (z. B. Abgas nach EG-Richtlinie 70/220/EWG; Anlage XXVI zu § 47 StVZO). Es erfolgt eine regelmäßige Begutachtung der Labore durch das KBA, die Prüfeinrichtungen müssen nach festgelegten Zeiträumen ($^1/_2$ bis 1 Jahr) normgerecht kalibriert und gewartet werden. Das KBA hat ein Informationssystem für die Gutachtenqualität (ISGQ) eingerichtet.

36. Hält die Bundesregierung eine stärkere Überprüfung und regelmäßige Qualitätskontrollen der privaten Prüfunternehmen durch eine staatliche Aufsichtsbehörde für notwendig?

Hierzu wird sich die Bundesregierung erst nach abschließender Bewertung des vorliegenden Falls und auch nach Abschluss der staatsanwaltlichen Ermittlungen eine abgestimmte Meinung bilden.

37. Das geltende Kfz-Steuerrecht sieht eine zwingende Neufestsetzung einer Steuer vor, wenn die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nicht vorgelegen haben oder nicht vorliegen. Wie lässt sich die geplante Aufrechterhaltung der Steuerbefreiung bei unwirksamen Partikelminderungssystemen, so wie es die Kulanzregelung des BMU vorsieht, rechtfertigen?

§ 12 Abs. 2 Ziffer 2 des KraftStG ist nicht einschlägig, wenn es sich um eine Änderung der Steuerfestsetzung handelt, die auf einem Grundlagenbescheid beruht. Hier handelt es sich um einen Grundlagenbescheid, denn verbindlich für die Förderung nach § 3c des KraftStG ist die Beurteilung der Schadstoffemissionen durch die Zulassungsbehörde im Einzelfall.

Eine Änderung der Steuerfestsetzung nach den allgemeinen Vorschriften der Abgabenordnung setzt die Änderung (Rücknahme) dieser verbindlichen Feststellung der Zulassungsbehörde gegenüber dem einzelnen Fahrzeughalter voraus. Für eine solche Änderung ist Voraussetzung, dass die Fahrzeugpapiere des jeweils betroffenen Fahrzeughalters bei der Zulassungsbehörde angepasst werden. Diese Anpassung wäre notwendig, wenn eine Allgemeine Betriebserlaubnis für ein eingetragenes Filtersystem – auch mit Wirkung für den einzelnen Fahrzeughalter – für die Vergangenheit aufgehoben würde.

38. Ist die Kulanzregelung nach Auffassung der Bundesregierung mit steuerlichen Grundsätzen vereinbar, insbesondere mit der Regelung des § 12 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes?

Auf die Antwort zu den Fragen 37 und 43 wird verwiesen.

39. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der zum 1. Januar 2008 in mehreren deutschen Städten einzuführenden Umweltzonen, dass aufgrund der Entscheidung des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Fahrzeuge mit unwirksamen Partikelfiltern eine Plakette behalten können, die ihnen die Einfahrt in die Umweltzonen zumindest in der ersten Stufe sichern wird?

Auf die Antwort zu Frage 29 wird verwiesen.

40. Welche Auswirkungen auf die Akzeptanz der Bevölkerung befürchtet die Bundesregierung durch eine eingeschränkte Wirksamkeit der „Maßnahme Umweltzone“?

Auf die Antwort zu Frage 29 wird verwiesen.

41. Welche Entwicklungen prognostiziert die Bundesregierung für die anhaltende Belastung vieler Ballungsräume und Innenstädte mit Feinstaub?

Durch die von der Bundesregierung und der EU bereits umgesetzten, beschlossenen und geplanten Maßnahmen (Verschärfung der Pkw- und Lkw-Abgasstandards, Novellierung der Großfeuerungsanlagenverordnung und der TA Luft, Einführung einer emissionsbezogenen Lkw-Maut, ökologische Steuerreform etc.) werden die Feinstaubemissionen in der Bundesrepublik Deutschland zurückgehen.

42. Erwartet die Bundesregierung aufgrund der Kulanzregelung Klagen von Autofahrern auf Gleichbehandlung, die von Fahrverboten nach Einführung der Umweltzonen in 2008 betroffen sind, weil sie nicht nachgerüstet haben oder kein Filtersystem für ihre Fahrzeuge existiert?

Nein. Die Sachverhalte sind nicht vergleichbar.

43. Ist der Bundesregierung bekannt, ob sich die rechtliche Position der betroffenen Autohalter mit Betrugsfiltern gegenüber ihrer Einbauwerkstatt durch die sog. Kulanzlösung verschlechtert hat, und wie bewertet sie die Berichte über die Weigerung der Werkstätten, die unwirksamen Systeme kostenfrei auszutauschen?

Mit der Kulanzvereinbarung wird eine Lösung angeboten, mit der der Käufer unbürokratisch und ohne Mehrkosten ein ordnungsgemäß funktionierendes Ersatzfiltersystem erhalten kann. Es steht ihm frei, auf dieses Angebot einzugehen oder zivilrechtliche Ansprüche geltend zu machen.

Am 13. Dezember 2007 wurde unter Leitung der Parlamentarischen Staatssekretärin Astrid Klug zwischen Vertretern des Bundesverkehrs- sowie des Bundesumweltministeriums und Vertretern der Verbände erörtert, wie die praktische Umsetzung der Kulanzvereinbarung gewährleistet werden kann. Die Verbände haben hierbei zugesagt, verstärkt auf ihre Mitglieder einzuwirken und

Beschwerden von Autofahrern in jedem Einzelfall nachzugehen, um eine Lösung zu finden. Anlaufschwierigkeiten bei der Umsetzung der Kulanzregelung sollen hierdurch überwunden werden.

44. Was gedenkt die Bundesregierung nun zu tun, um die anhaltende Belastung der Bevölkerung mit Feinstaub aus dem Verkehr zu minimieren?

Auf die Antwort zu Frage 41 wird verwiesen.

45. Wie beurteilt die Bundesregierung den bisherigen Erfolg der Nachrüstung, angesichts einer mit 170 000 Fahrzeugen einschließlich der wirkungslosen Filter bisher eher bescheidenen Anzahl, und welche Gründe für diese Entwicklung nimmt die Bundesregierung an?

Eine abschließende Beurteilung des Erfolgs der Nachrüstung ist zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Die steuerliche Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw mit PMS ist seit April 2007 in Kraft und bis 31. Dezember 2009 möglich. Mit der Einführung von Umweltzonen in zahlreichen Städten werden zusätzliche Anreize zur Nachrüstung von Diesel-Pkw mit PMS geschaffen. Die Bundesregierung wird alles daran setzen, die Nachrüstung zu einem Erfolg zu führen.

46. Wird sich die Bundesregierung mit dem niedrigen Stand an Nachrüstungen zufriedengeben, und wenn nicht, welche Schritte wird sie wann einleiten?

Auf die Antwort zu Frage 45 wird verwiesen.

47. Wie bewertet die Bundesregierung die Verzögerung der Förderung von Partikelfilternachrüstungen bei schweren Nutzfahrzeugen (über 12 Tonnen), die durch die Verschiebung der Mauthöheverordnung entstanden ist, die kurz vor dem eigentlich vorgesehen Kabinettsbeschluss im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimaprogramms am 5. Dezember 2007 zurückgezogen wurde?

48. Aus welchen Gründen wurde die Novellierung der Mauthöheverordnung verschoben?

Durch eine stärkere Spreizung der Mautsätze und Berücksichtigung der Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern sollen die Anreize für den Einsatz umweltfreundlicher schwerer Nutzfahrzeuge gestärkt werden. Der Entwurf für eine entsprechende Änderung der Mauthöheverordnung sah von Anbeginn ein In-Kraft-Treten für den 1. Oktober 2008 vor, da zu diesem Zeitpunkt wegen Auslaufens der Förderung von Euro-V-Fahrzeugen die Verordnung ohnehin geändert wird. Der Entwurf zur Änderung der Mauthöheverordnung berücksichtigte aber nicht Ergebnisse des Wegekostengutachten 2007 vom 30. November 2007. Es besteht im Bundeskabinett Einvernehmen, das Wegekostengutachten 2007 zügig auszuwerten, um im Mai 2008 zu einer Mauthöheverordnung „aus einem Guss“, d. h. gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Auswertung zu kommen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333